



Rapportage evaluatie Convenant Ammoniak Yara

projectnummer 0470592.100
definitief revisie 3.0
13 oktober 2021

Rapportage evaluatie Convenant Ammoniak Yara Sluiskil

projectnummer 0470592.100

definitief revisie 3.0
13 oktober 2021

Auteurs

Adviesgroep SAVE

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Colofon

Projectgroep bestaande uit



Gecontroleerd:



datum	13 oktober 2021
-------	-----------------

beschrijving	definitief
--------------	------------

vrijgave	MBS
----------	-----



Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel en onderzoeksvragen	1
1.3	Methode en uitgangspunten	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Algemene beschouwing interviews	4
3	Evaluatie i.r.t. doel Convenant	7
3.1	Zijn de in de artikelen gestelde afspraken behaald, zo niet, wat is daarvan de reden?	7
3.2	Hoe staat de uitvoering van de artikelen in relatie tot het doel?	9
3.3	Conclusie	10
4	Evaluatie i.r.t. nevenontwikkelingen	11
4.1	Effect nevenontwikkelingen	11
4.2	Conclusie	12
5	Leerpunten voor toekomstige convenanten	13
6	Conclusie en Aanbevelingen	15
6.1	Conclusie	15
6.2	Aanbevelingen	15

Bijlage 1: Convenant Yara Sluiskil

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Yara Sluiskil is de grootste productielocatie van het Noorse Yara Int. ASA. De fabriek in Sluiskil is opgericht in 1929 en is momenteel de grootste kunstmestfabriek van Noordwest Europa. Ongeveer een kwart van de producten betreft industriële chemicaliën, waarvan AdBlue met 1 miljoen ton per jaar veruit het grootste product is in de industriële product portfolio. In totaal bedraagt de productie zo'n 5 miljoen ton eindproducten die gemaakt worden uit aardgas, water, lucht en hulpstoffen zoals gips en dolomietsteen. Drie ammoniakfabrieken maken vanuit waterstof 1.9 miljoen ton ammoniak. Veruit het grootste deel wordt verwerkt tot eindproducten. Hetzij, via de route salpeterzuur (2 fabrieken) om daarna opnieuw samen met ammoniak en vulstoffen nitraatmeststoffen (o.a. KAS-27) te maken in de 2 nitraatoplossings- en granulatiefabrieken. Of via de route ammoniak en CO₂ ureumoplossing (Ureum-7) te maken en daarna granules in de 2 granulatie plants. Een deel van de ureum wordt als vloeistof geleverd (oa, AdBlue) of verwerkt tot urean, een mengsel van ureum en nitraathoudende vloeibare meststoffen. Een deel van de ammoniak, salpeterzuur en CO₂ wordt rechtstreeks geleverd aan verschillende afnemers. Sinds 1990 wist de productielocatie haar broeikasgasemissies met 65% te reduceren, ook andere emissies waaronder stikstofhoudende stoffen zoals ammoniak en stof werden sterk verminderd. Dit terwijl de productie met 60% toenam. De ammoniakfabrieken behoren nog steeds tot de meest energie-efficiënte ter wereld en bepalen de Europese benchmark. Wereldwijd behoort Yara tot de top van ammoniakproducten en meststoffenleveranciers, wat betreft trading & shipping van ammoniak staat Yara als concern op de eerste plaats.

Om de veiligheid op de Westerschelde aanzienlijk te vergroten, hebben de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het college van gedeputeerde staten van de provincie Zeeland en Yara Sluiskil B.V. op 4 december 2007 een convenant afgesloten waarmee een structurele bijdrage wordt geleverd aan het verminderen dan wel beëindigen van het zeetransport van ammoniak langs Vlissingen door Yara. In Bijlage 1 is het Convenant Yara Sluiskil toegevoegd waarin alle doelen, activiteiten en middelen staan beschreven en de acties per partij nader worden omschreven.

1.2 Doel en onderzoeksvragen

Op 31 december 2020 zou het Convenant ten einde komen, maar deze einddatum is met één jaar verlengd (dus tot 31 december 2021) om ruimte te creëren voor het uitvoeren van een indevaluatie. Antea Group heeft in april 2021 de opdracht gekregen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) om deze indevaluatie uit te voeren. Deze evaluatie is gericht op zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve kant van de gemaakte afspraken. Het uitgangspunt is daarbij de beleidstheorie, die staat beschreven in de tekst van het Convenant (Bijlage 1).

Beleidstheorie

In 2004 heeft het kabinet zich geconfirméerd aan een inspanning om bronmaatregelen te treffen aan de bestaande installaties zodat de risico's in Sluiskil worden teruggebracht tot onder de wettelijke norm voor het plaatsgebonden risico. Tevens confirmeert het kabinet zich aan de initiatieven van Yara Sluiskil om de productie en verwerking van ammoniak op één locatie mogelijk te maken, zodat transport over de Westerschelde tot een minimum kan worden beperkt.

De provincie Zeeland streeft in haar milieu beleid en ruimtelijk beleid naar verbetering van de veiligheidssituatie zowel in Sluiskil als langs de oevers van de Westerschelde.

Onderzoeksvragen

Het onderzoek richt zich op het beantwoorden van de volgende hoofd- en deelvragen:

1. Is het doel van het convenant “Het beëindigen van het zeetransport van ammoniak over de Westerschelde om de veiligheid in Sluiskil en langs de Westerschelde te verbeteren” bereikt?
 - a. Zijn de in de artikelen gestelde afspraken behaald, zo niet, wat is daarvan de reden?
 - b. Hoe staat de uitvoering van de artikelen in relatie tot het doel?
2. Hoe hebben nevenontwikkelingen een effect gehad op het behalen van het convenant?
 - a. Hebben ontwikkelingen in het vervoer van Yara Sluiskil effect gehad, zo ja, hoe?
 - b. Hebben ontwikkelingen in verwerking op Yara Sluiskil een effect gehad, zo ja, hoe?

1.3 Methode en uitgangspunten

Navolgend beschrijven wij kort en afzonderlijk de verschillende stappen die hebben geleid tot het beantwoorden van bovengenoemde onderzoeksvragen:

- Op 6 mei 2021 heeft een startgesprek plaatsgevonden met de betrokken partijen, namelijk met vertegenwoordigers van Yara Sluiskil, Provincie Zeeland, DCMR (als adviseur van de provincie), het Ministerie van IenW (voorheen Ministerie VROM) en Antea Group. Gedurende dit startgesprek is de scope van het onderzoek bepaald, zijn de daartoe benodigde stappen vastgesteld en is gesproken over de overlegmomenten en gesprekken met betrokken partijen. Na afloop van het startgesprek zijn interviews met alle betrokken partijen separaat ingepland.
- Vervolgens zijn het Convenant en de meest recente omgevingsvergunning (van 3 juli 2020) geanalyseerd, alsook ontwikkelingen die tijdens de looptijd van het Convenant mogelijke invloed hadden op het behalen van de doelen. Tot slot werd in deze tweede stap op basis van het Convenant door Antea Group een vragenlijst opgesteld met de vragen per betrokken partij en werd deze op voorhand ook gedeeld met de betrokken partijen.
- Als derde stap hebben (digitale) interviews plaatsgevonden met de betrokken partijen:
 - a. Yara Sluiskil;
 - b. Provincie Zeeland en DCMR;
 - c. Ministerie van IenW.

- De resultaten van de gesprekken en aanvullende analyses zijn verwerkt in een concept rapportage. Deze rapportage is toegelicht aan IenW, Yara Sluiskil, de Provincie Zeeland en DCMR via een videoconference. Opmerkingen op de concept rapportage zijn verwerkt in het definitieve eindrapport. Het onderhavige rapport is het resultaat van deze fase.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 geven wij een algemene beschouwing van de interviews. Hoofdstuk 3 beschrijft of de gemaakte afspraken in het convenant, maar ook het einddoel van het convenant zijn behaald. Hoofdstuk 4 gaat in op de nevenontwikkelingen die mogelijk een effect hebben gehad op het behalen van de doelstellingen van het convenant. In hoofdstuk 5 wordt beschreven welke verbeterpunten uit dit convenant gehaald kunnen worden ten behoeve van mogelijke toekomstige convenanten. Tot slot worden in hoofdstuk 6 de conclusie en aanbevelingen gegeven.

2 Algemene beschouwing interviews

Beoogde maatschappelijke opgave- verbeteren van de externe veiligheid- behaald

Alle convenantpartners geven aan dat de gewenste maatschappelijke opgave, te weten het verbeteren van de externe veiligheid langs de Westerschelde door reduceren van het transport van ammoniak, en verbeteringen op de locatie Yara te Sluiskil, zeker behaald is. Dit heeft er tevens toe geleid dat het weer mogelijk was ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken langs de Westerschelde. Het convenant kan hierdoor als succesvol worden genoemd.

Convenant

De partijen beschrijven een convenant als een middel om een doel te bereiken in samenspraak met meerdere betrokken stakeholders over een maatschappelijke opgave. Het doel overstijgt daarbij vaak de invloed of belangen van de afzonderlijke stakeholders en/of is uit oogpunt van enkel bedrijfseconomische drijfveren niet aantrekkelijk voor het bedrijfsleven. Om toch invulling te geven aan de maatschappelijke opgaves kan een convenant als hulpmiddel worden gebruikt. Het convenant is hierbij een samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven om een maatschappelijke opgave te realiseren. Om de maatschappelijke opgave te realiseren kunnen verschillende afspraken worden gemaakt, en kunnen verschillende instrumenten gebruikt worden om de opgave te behalen. In dit geval is sprake geweest van financiële compensatie. Voorwaarde hierbij is dat een eventuele bijdrage maatschappelijk te rechtvaardigen is en in lijn is met de geldende regels voor staatssteun.

In het geval van Yara Sluiskil is het convenant een instrument om de externe veiligheid in de omgeving van het bedrijf en op de aan- afvoerende routes via de Westerschelde te verhogen. Daarnaast is het ook een instrument om op de hoogte te blijven van ontwikkelingen in de toekomst en hoe Yara Sluiskil daarmee omgaat. In het convenant staat (externe) omgevingsveiligheid centraal.

Algemene indruk

Zoals eerder gesteld is de beoogde maatschappelijke opgave – het verbeteren van de externe veiligheid – behaald. De algemene indruk bij alle partijen is dat de hoofddoelstelling van het convenant, namelijk de inspanning om te komen tot het volledig **beëindigen** van het zeetransport van ammoniak over de Westerschelde, echter niet is behaald. Daarentegen is de sub-doelstelling (zoals ook concreet uitgewerkt in de afspraken), namelijk het **sterk verminderen** van het zeetransport en daarmee het verhogen van de (externe) veiligheid langs de Westerschelde, door het realiseren van de indirecte inspanningsverplichting, wel behaald conform de gemaakte afspraken in het convenant.

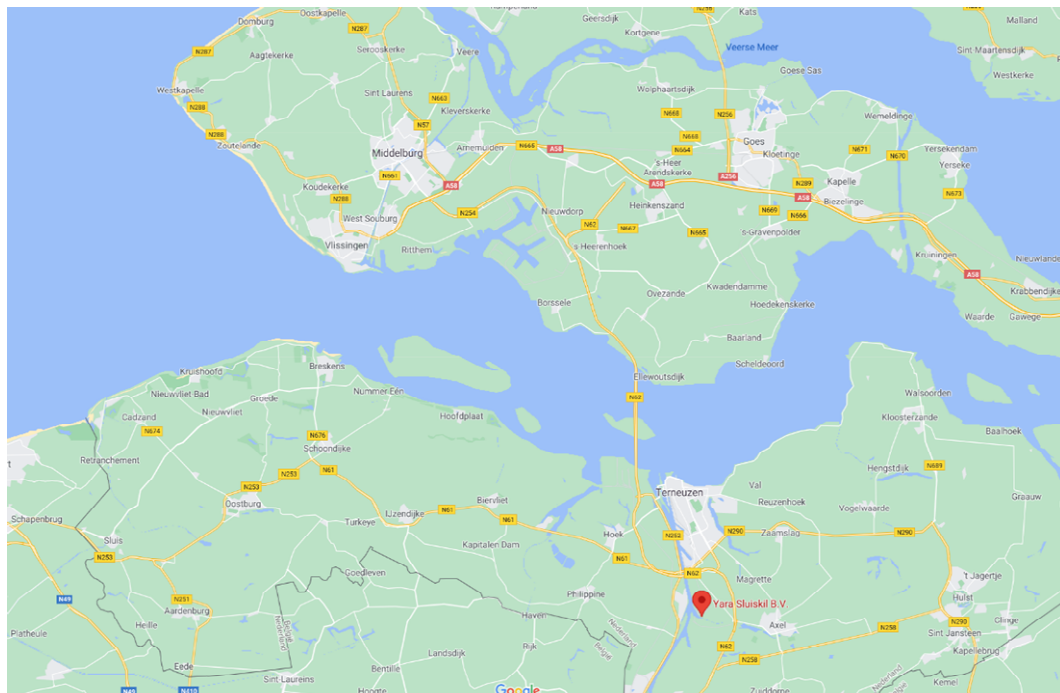
De partijen geven aan dat het convenant een duidelijke leidraad is geweest om het totaal aantal transportbewegingen sterk te verminderen. Destijds werd door Yara Sluiskil met name ammoniak afgevoerd. Door het vergroten van de verwerkingscapaciteit op de eigen locatie is het aantal afvoerbewegingen verminderd tot de hoogte van de afspraken uit het convenant. Destijds kon niet worden voorzien dat de behoefte om ammoniak te importeren zou ontstaan door groeiende verwerkingscapaciteiten en maatschappelijke ontwikkelingen, hierdoor is verdere afname uitgebleven.

De samenwerking tussen de betrokken partijen wordt algemeen gezien als prettig en goed verlopen. Er hebben geen zwaarwegende discussies plaatsgevonden omtrent de doelstellingen van het convenant en er zijn geen afspraken inhoudelijk gewijzigd.

Algemeen wordt door de drie betrokken partijen gesteld dat het een goed, werkbaar convenant is geweest, waarvan de belangrijkste doelstellingen zijn behaald. Daarnaast zijn er echter ook kanttekeningen geplaatst.

Aanleiding voor het convenant

De belangrijkste aanleiding voor het opstellen van het convenant was de in 2004 uitgevoerde Integrale Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG (hierna genoemd: de Ketenstudie). Er waren in die jaren diverse problemen op het gebied van externe veiligheid (EV) waarvoor een oplossing moest worden gevonden. Een belangrijke aanleiding was de Vuurwerkramp in Enschede in 2000, die destijds heeft gezorgd voor meer aandacht voor veiligheid in de (woon)omgeving ten gevolge van bedrijfsactiviteiten. Dit heeft onder andere geleid tot het uitvoeren van de hiervoor genoemde Ketenstudies, waar ingegaan wordt op de aspecten chloor, ammoniak en LPG. Met betrekking tot ammoniak betrof het de EV-problemen ten aanzien van het transport (in dit geval het transport van ammoniak over de Westerschelde), maar ook ten aanzien van de opslag.



Figuur 2-1: Locatie Yara Sluiskil (bron: Google Maps, juni 2021)

Daarnaast is een andere aanleiding van het convenant gerelateerd aan het verkleinen van de PR 10^{-6} -contour van zowel de transport als de opslag van ammoniak in respectievelijk Vlissingen en Sluiskil. In grote delen van Vlissingen waren destijds geen nieuwe projectontwikkelingen mogelijk. Dit had alles te maken met de PR 10^{-6} -contour van het vervoer van ammoniak op de Westerschelde (vanuit Yara Sluiskil) die over een groot gedeelte van Vlissingen lag. Het op slot zitten voor ruimtelijke ontwikkeling in Vlissingen is een belangrijke drijfveer geweest om het convenant op te stellen. Ook Sluiskil zelf viel grotendeels binnen de PR 10^{-6} -contour van de risico's op de locatie van Yara Sluiskil.

3 Evaluatie i.r.t. doel Convenant

Om de eerste hoofdvraag te beantwoorden, namelijk: *“Is het doel van het convenant “Het beëindigen van het zeetransport van ammoniak over de Westerschelde om de veiligheid in Sluiskil en langs de Westerschelde te verbeteren” bereikt?”* dienen allereerst de deelvragen te worden beantwoord. Onderstaande paragrafen geven het antwoord op de deelvragen, waarna de conclusie van bovengenoemde hoofdvraag volgt.

3.1 Zijn de in de artikelen gestelde afspraken behaald, zo niet, wat is daarvan de reden?

Verplichtingen Yara Sluiskil

Het convenant bestaat in totaal uit 21 artikelen. De eerste artikelen betreffen de verplichtingen die Yara Sluiskil op zich neemt met betrekking tot het investeren en realiseren van aanvullende productiecapaciteit voor de verwerking van ammoniak op de eigen locatie ten behoeve van het verminderen van het aantal transportbewegingen. Er zijn artikelen opgenomen met betrekking tot de (vorm van de) transportmodaliteiten en er zijn inspanningsverplichtingen opgenomen om alternatieven te onderzoeken.

Er is geïnvesteerd in een nieuwe ureumfabriek op de locatie in Sluiskil. Hiermee is de productiecapaciteit om ammoniak te verwerken uitgebreid met een ureumoplossingsfabriek (Ureum-7), waardoor de export van ammoniak via de Westerschelde sterk kon worden terug gebracht. Naast deze verplichting volgend uit het convenant is ook geïnvesteerd in een ureumgranulatiefabriek (Ureum-8), een nieuw laadgebouw (LG-3) en uitbreiding van AdBlue opslag en verlaadfaciliteiten om meer eindproducten te kunnen produceren en verladen.

Het volume ammoniakwater fluctueerde (afhankelijk van de marktvraag) de laatste jaren tussen 70.000 en 110.000 ton per jaar. Met de komst van de ureumfabriek en het verwerken van ammoniak tot ammoniakwater, is de doelstelling van een vermindering van het transport van tenminste 335.000 ton ammoniak per zeeschip gerealiseerd. Er is zelfs sprake van een vermindering van 442.000-492.000 ton ammoniak per zeeschip ten opzichte van vóór het convenant. Dit alles zorgt voor een verbetering van de veiligheid van productie, verwerking en transport van ammoniak.

Met betrekking tot de transportfaciliteiten wordt in het convenant gesteld dat de modernste dubbelwandige zeeschepen en modernste aanvaringsbestendige binnenvaartschepen worden gebruikt. Er worden veilige, gecertificeerde schepen gebruikt.

Transport van (warme) ammoniak met binnenvaartschepen vindt plaats via gecertificeerde aanvaringsbestendige schepen. Beleving per binnenvaartschip is van toepassing bij een klein en specifiek aantal klanten. De binnenvaartschepen hebben het zeetransport niet grootschalig kunnen vervangen en het aantal transporten hiermee is vrijwel de gehele looptijd van het convenant onder de gestelde minimumgrens gebleven. Dit heeft voornamelijk te maken met het overstappen van klanten naar concurrenten in de ammoniakmarkt die voor andere transporten dan zeeschepen zeer concurrerend klanten beleveren. De subdoelstelling om afvoer van ammoniak te wijzigen van zeetransport naar inherent veilige binnenvaartschepen is hierdoor niet

behaald. Ook swapping met andere partijen is niet gerealiseerd. Er zijn oriënterende gesprekken geweest over swapping met partijen, maar dit heeft niet tot realisatie geleid, mede uit oogpunt van bedrijfseconomische redenen.

Yara heeft aanpassingen doorgevoerd die minimaal gelijkwaardig zijn aan *best available techniques* (BAT). Dit wordt erkend door bevoegd gezag die aangeeft dat verleende vergunningen getoetst zijn aan best beschikbare technieken (BBT).

In samenwerking met het bevoegd gezag is de benodigde omgevingsvergunning in het kader van de Wet milieubeheer (hierna genoemd: de vergunning) tot stand gekomen, waarbij Yara Sluiskil heeft geaccepteerd dat de afspraken uit het convenant zijn opgenomen in de vergunning.

Verplichtingen Gedeputeerde Staten van Zeeland

De verplichten voor de Gedeputeerde Staten van Zeeland zijn opgenomen vanaf artikel 7. Deze artikelen hebben met name betrekking tot de vergunningverlening in verhouding tot de verplichtingen van Yara Sluiskil uit de eerdere artikelen.

De afspraken gemaakt in deze artikelen zijn vrijwel letterlijk overgenomen in de verleende vergunning. De procesmatige afspraken over het intrekken van oude vergunningen en het verlenen van nieuwe vergunningen zijn nagekomen.

De vergunning voor de bouw en ingebruikname van de nieuwe Ureumoplossingsfabriek Ureum-7 is verleend. De genoemde transportmodaliteiten zijn overgenomen in de verleende vergunning.

Financiële paragraaf

In artikel 11 tot en met 13 zijn de financiële afspraken van het convenant vastgelegd. Yara Sluiskil geeft aan dat, zover te overzien, is voldaan aan de overeengekomen financiële vergoedingen. De investering van Ureum-7 is uiteindelijk veel hoger uitgevallen dan in het convenant was voorzien. Om deze reden is de oorspronkelijk overeengekomen nadeelcompensatie op basis van een eerdere kostenraming in 2011 naar boven bijgesteld. Yara Sluiskil heeft zelf aanvullend fors geïnvesteerd in de locatie Sluiskil, waardoor de groei in extra ammoniakproductie die gedurende de looptijd van het convenant is gerealiseerd steeds lokaal verwerkt kon worden, zonder negatieve impact op de externe veiligheid. Tegenover deze additionele investeringen heeft geen financiële vergoeding gestaan.

Slotbepalingen

In de slotbepalingen van het convenant wordt nader ingegaan op de algemene afspraken omtrent voortgang, onmogelijkheden, terugbetaling, vervreemding en rapportage en evaluatie.

Er hebben geen noemenswaardige wijzigingen in planning dan wel eigendomssituaties plaatsgevonden die impact hebben op de naleving van het convenant. De realisatie van de Ureum-8 fabriek heeft langer geduurd dan gepland, maar heeft nog ruimschoots binnen de looptijd van het convenant plaatsgevonden. Het onderdeel "Overdracht verplichtingen bij vervreemding door Yara Sluiskil" is niet aan de orde geweest: Yara Sluiskil heeft geen (delen van) het bedrijf overgedragen aan derden.

Er zijn geen onmogelijkheden opgetreden gedurende de looptijd van het convenant die hebben geleid tot het moeten herzien van de (financiële) afspraken in het convenant.

De partijen geven aan dat er summier invulling is gegeven aan de rapportage en evaluatie verplichtingen zoals opgenomen in het convenant. Yara heeft maandrapporthages opgesteld, deze zijn niet actief gedeeld en er is door de andere partijen ook niet naar gevraagd. Er is daarentegen wel op meerdere momenten (formeel en informeel) contact geweest met de drie betrokken partijen, hierbij is er geen formele vastlegging geweest van de voortgang van het convenant. De partijen geven ook aan dat dit gezien het verloop en het goede onderlinge contact niet gemist is.

Er hebben behoudens de toename in verwerking van ammoniak op locatie en daardoor de noodzaak van import in bepaalde perioden geen onvoorziene omstandigheden plaatsgevonden. Echter, de looptijd van het convenant is niet geëindigd op het oorspronkelijk vastgelegde moment van 31 december 2020. Deze einddatum is namelijk met één jaar verlengd (dus tot 31 december 2021) om ruimte te creëren voor het uitvoeren van een eindevaluatie.

3.2 Hoe staat de uitvoering van de artikelen in relatie tot het doel?

In het convenant zijn destijds de aanleidingen (bijv. veiligheid in Vlissingen en Sluiskil zelf) niet concreet vastgelegd. Als echter gekeken wordt naar de externe veiligheid en de ruimte die de vermindering van het ammoniak transport heeft gegeven, is het convenant een groot succes geweest. De externe veiligheidsrisico's zijn sterk verminderd en daarmee is (nieuw)bouw weer mogelijk langs de oevers van de Westerschelde zoals in Vlissingen.

Daarnaast zijn er bronmaatregelen getroffen in relatie tot opslag en verlading die ervoor hebben gezorgd dat ook de risico-contouren van de locatie zelf verkleind werden en waardoor de veiligheid in Sluiskil is verbeterd. De risico contour lag ver over de kern van Sluiskil en is door de genomen maatregelen terug gebracht tot halverwege het Kanaal Gent - Terneuzen.

De doelstelling van het convenant, namelijk het beëindigen van het zeetransport van ammoniak, is niet behaald. De uitwerking van de doelstelling en de concreet gemaakte afspraken als subdoelstellingen in het convenant duiden echter op een inspanningsverplichting in het verminderen van het zeetransport van ammoniak. De uitwerking van deze artikelen hebben daadwerkelijk bijgedragen aan het realiseren van de doelstelling.

Volgens Yara Sluiskil is de vergunde ruimte onder de huidige bedrijfsomstandigheden de minimale hoeveelheid die nodig is om met de huidige configuratie en markt een goede, continue bedrijfsvoering te kunnen waarborgen. Op het moment dat er geen aan- en afvoer van ammoniak mogelijk is via zeetransport, komt deze continuïteit in gevaar. Het (tijdelijk) starten en stoppen van fabrieken brengt, omdat de massabalans op de productiesite in disbalans is, meer risico's met zich mee dan een continue bedrijfsvoering. Anders gezegd, een betrouwbare bedrijfsvoering is een veilige bedrijfsvoering en andersom, een veilige bedrijfsvoering is een betrouwbare bedrijfsvoering. Yara Sluiskil is van mening dat, binnen de nauwe vergunde kaders, een grote inspanning is geleverd, waarbij financieel aanzienlijk meer is geïnvesteerd dan oorspronkelijk overeen gekomen. Ook het te reduceren transportvolume per zeeschip van 335.000 ton is ruimschoots behaald.

Met betrekking tot de doelstellingen van het convenant geeft IenW aan dat voornamelijk de subdoelstellingen (resultaatverplichtingen) zijn behaald. Resultaatverplichtingen kunnen goed

getoetst worden. De doelstelling, te weten de inspanningsverplichting om te komen tot een beëindiging van het zeetransport, is in mindere mate behaald. Er zijn voldoende inspanningen geleverd om het resultaat te behalen, maar het volledig beëindigen van transport was echter een brug te ver. Zie ook wat eerder vermeld is over een toename van risico's indien geen transport mag plaatsvinden en hetgeen is beschreven in hoofdstuk 4 van deze rapportage. Inspanningsverplichtingen om hier alsnog aan te voldoen zijn lastig aantoonbaar te maken. Gezien de sterke reductie van risico contouren vanwege de robuuste maatregelen en de zeer beperkte impact van verdere vermindering van ammoniak transport is het ook de vraag of verdere inspanningen om ammoniaktransport te verlagen maatschappelijk gezien effectief zijn.

In het convenant zijn harde eisen gesteld aan de transportmodaliteiten die vervolgens in de vergunning zijn overgenomen. Dit geeft echter weinig ruimte om wijzigingen in de bedrijfsvoering of veranderingen in de transportvormen mogelijk te maken. Daarnaast is beperkt rekening gehouden/mogelijkheid gegeven voor (interne) groei van de ammoniakproductie.

Binnen Yara Sluiskil hebben gedurende de looptijd verschillende onderzoeken plaatsgevonden naar uitbreidingen en/of wijzigingen in de productie. Het expansieproject in 2018 was een grootschalig en uitdagend project waarbij is besproken of aanzienlijke volumes import van ammoniak per zeeschip mogelijk was zonder significante impact op de externe veiligheid. Dit heeft ertoe geleid dat er gesprekken zijn geweest tussen Yara Sluiskil en de Provincie Zeeland en Yara Sluiskil met de Ministeries van EZK en IenW, gezien de relatie met de afspraken zoals gemaakt in het convenant. Er is gekeken naar de risico-contouren, en op basis daarvan leek dit mogelijk. Uiteindelijk heeft dit project om andere redenen geen doorgang gevonden.

3.3 Conclusie

De (externe) veiligheid in Sluiskil en langs de oevers van de Westerschelde is sterk toegenomen. Hiermee is de oorspronkelijk genoemde maatschappelijke opgave voor het convenant behaald.

Het transport van ammoniak per zeeschip is weliswaar sterk gereduceerd maar niet volledig beëindigd in de periode 2012 - 2015. De vergunde ruimte is gebruikt om ammoniak te blijven transporteren. De laatste jaren niet alleen om export mogelijk te maken, maar ook import wanneer de lokale ammoniakproductie ontoereikend was om aan de verwerkingsvraag op locatie te kunnen voldoen.

4 Evaluatie i.r.t. nevenontwikkelingen

4.1 Effect nevenontwikkelingen

Om de tweede hoofdvraag te beantwoorden, namelijk: *“Hoe hebben nevenontwikkelingen een effect gehad op het behalen van het convenant?”* dienen allereerst de deelvragen te worden beantwoord. Omdat ontwikkelingen in verwerking en ontwikkelingen in vervoer onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, beantwoorden we de twee sub-vragen, namelijk *“Hebben ontwikkelingen in het vervoer van Yara Sluiskil effect gehad, zo ja, hoe?”* en *“Hebben ontwikkelingen in verwerking op Yara Sluiskil een effect gehad, zo ja, hoe?”* beide in onderstaande alinea's.

Met betrekking tot de verwerking van ammoniak, heeft Yara Sluiskil niet enkel geïnvesteerd in een nieuwe ureumfabriek Ureum-7 (zoals was overeengekomen in het convenant), maar ook in een ureumgranulatiefabriek Ureum-8, een nieuw laadgebouw en uitbreiding van AdBlue opslag en verlaadfaciliteiten. Daarnaast zijn werkzaamheden in deze fabrieken efficiënter vormgegeven. Hierdoor is de verwerkingscapaciteit van Yara Sluiskil sterk toegenomen. Er wordt jaarlijks ongeveer 200.000 ton meer ammoniak geproduceerd. In het convenant werd nog uitgegaan van 1,7 miljoen ammoniak per jaar. Inmiddels is deze hoeveelheid toegenomen tot 1,9 miljoen ton ammoniak per jaar. De nieuwe bovengenoemde investeringen zorgen ervoor dat vrijwel alle ammoniak op de locatie verwerkt kan worden. Door werkzaamheden in de fabrieken efficiënter vorm te geven, ontstaat verhoogde betrouwbaarheid in de continuïteit van de productie en wordt de veiligheid inherent verbeterd.

Naast de aanvullende investeringen die Yara heeft gedaan om lokaal ammoniak te verwerken, hebben ook andere technische aanpassingen plaatsgevonden die (direct of indirect) hebben bijgedragen aan de veiligheid. Te denken valt aan de nieuwste ammoniak zeeschepen serie van Yara (welke voldoen aan certificering en handhaving daarop), maar ook aanpassingen in het veiligheidssysteem (productie, opslag, verlading en vervoer) en de productie van ammoniakwater.

Echter, gevolg van de sterk toegenomen verwerkingscapaciteit op de locatie is dat in geval van onderhoudstops of (langdurige) storingen van de ammoniakfabrieken, import van elders nodig is om de fabrieken die ammoniak als grondstof gebruiken te kunnen blijven voorzien. Dit terwijl bij de aanvang van het convenant aanvankelijk sprake was van een situatie die uitging van export van het niet lokaal verwerkbare surplus aan ammoniak. Er kan dus gesproken worden over een 'slinger-effect'. Vanuit een overschotsituatie kan de laatste jaren sprake zijn van een tekort waarbij import noodzakelijk is om de bedrijfsvoering te borgen. Feitelijk maakt het voor de afspraken in het convenant niet uit daar het in beide gevallen transport van ammoniak langs dezelfde route betreft. Met behulp van de geïmporteerde ammoniak hoeft het continue productieproces niet gestaakt te worden waardoor geen sprake is van onnodige veiligheidsrisico's of bedrijfseconomische consequenties.

Ondanks dat het transport niet geheel is beëindigd, is deze wel sterk gereduceerd. Dit zorgt voor een vermindering in het aantal overslagactiviteiten die plaatsvinden op het water. Deze ontwikkeling heeft als gevolg gehad dat de veiligheidssituatie ook in relatie daartoe is verbeterd.

Zoals in hoofdstuk 3.2. ook al was beschreven, heeft een nieuwe ontwikkeling wat betreft productie-uitbreiding ertoe geleid dat er gesprekken zijn geweest tussen Yara Sluiskil en de Provincie Zeeland en Yara Sluiskil met het Ministerie van EZK en IenW. Indien dit project doorgang had gevonden, waren er zeker ontwikkelingen in het vervoer van en verwerking op Yara Sluiskil. Door gedurende de ontwikkelingen van het project contact te zoeken met de betrokken partijen van het convenant, heeft Yara Sluiskil laten zien zich er bewust van te zijn dat dergelijke ontwikkelingen gevolgen kunnen hebben voor de gemaakte afspraken. Partijen hebben aangegeven open te staan om over uitbreiding te spreken of hun steun reeds betuigd voor het expansieproject.

4.2 Conclusie

Er zijn een aantal nevenontwikkelingen die effect hebben gehad op het behalen van de gestelde doelen in het convenant. De investeringen van Yara op locatie Sluiskil hebben ertoe geleid dat de verwerkingscapaciteit op locatie sterk is toegenomen. Om de continue bedrijfsvoering te garanderen, is daarom ook import van ammoniak nodig, wat een nieuwe ontwikkeling is in het vervoer van ammoniak op de Westerschelde. Hierdoor is de ideo doelstelling van het convenant, namelijk het beëindigen van het zeetransport van ammoniak over de Westerschelde, niet gerealiseerd. Ondanks deze omslag, acteert Yara nog binnen de vergunde aantallen voor transporten. Doordat de aantallen transport wel sterk zijn verminderd, vinden er minder overslag-activiteiten plaats. Deze ontwikkeling zorgt voor een verbeterde veiligheidssituatie op het water. Er hebben geen neven-ontwikkelingen plaatsgevonden die ertoe hebben geleid dat de verbetering op het gebied van externe veiligheid teniet is gedaan.

5 Leerpunten voor toekomstige convenanten

In dit hoofdstuk wordt samengevat welke leerpunten kunnen worden meegegeven aan eventuele toekomstige convenanten. Afsluitend wordt kort weergegeven hoe de convenantpartners van het Yara-convenant aankijken tegen de nut- en noodzaak van een vervolg van dit convenant.

Leerpunten

Onderstaande paragrafen beschrijven de algemene leerpunten die uit het huidige convenant zijn gekomen en meegenomen kunnen worden in ieder nieuw convenant. Deze leerpunten hebben met name te maken met de flexibiliteit ten opzichte van bedrijfsmatige of maatschappelijke ontwikkelingen.

- Een convenant zou minder harde eisen moeten stellen aan transportmodaliteiten. Er moet voldoende rekening gehouden worden met marktontwikkelingen, concurrentie, wijzigingen in bedrijfsvoering, veranderingen in transportvormen en (interne) lokale productiegroei. Ook dient niet enkel rekening gehouden te worden met export, maar ook met import.
- Leerpunt bij het afsluiten van langdurige convenanten is dat er niet altijd zicht is op toekomstige relevante ontwikkelingen. Hierdoor kan het maken van harde, concrete afspraken de (bedrijfs-)ontwikkeling in de weg gaan zitten. Daarnaast kunnen onvoorziene ontwikkelingen een mogelijk effect hebben op het behalen van de doelstellingen van het convenant. In een mogelijk toekomstig convenant zou in afspraken moeten worden vastgelegd hoe hiermee om te gaan, zonder de doelstelling van het oorspronkelijke convenant uit het oog te verliezen. Belangrijk hiervoor is om gedurende de looptijd van een convenant met elkaar in gesprek te blijven.
- De focus in dit convenant lag op de reductie van het transport van ammoniak, daar dit indertijd de grootste bijdrage leverde aan het totale risico. Het is bij het sluiten van een convenant van belang om een beeld te hebben bij het totale risicobeeld. Inspanningen om de bijdrage van een bepaalde gevaarlijke stof te verminderen, moeten wel in verhouding blijven staan tot het totale risicobeeld.
- Bij toekomstige convenanten dient ook rekening te worden gehouden met andere partijen die een bijdrage leveren aan het totale risico in het vergelijkbare werkveld, zowel in Nederland als daarbuiten (o.a. Antwerpen). Het is van belang dat een gelijk speelveld ontstaat tussen de verschillende partijen/concurrenten zowel op nationaal als internationaal niveau. Daarbij is lenW van mening dat het beste de partijen met het grootste aandeel in de betreffende activiteit betrokken kunnen worden in een mogelijk toekomstig convenant. Wanneer alle partijen namelijk betrokken zouden worden, verloopt het proces om te komen tot een convenant stroperiger. De verwachting is dat als de grotere partijen ondertekenen, een belangrijk deel bereikt wordt, en dat kleinere partijen het voorbeeld volgen.
- Bij voorkeur worden in toekomstige convenant ook partijen betrokken die een breder en wellicht ander maatschappelijk belang hebben dat ook wordt beïnvloed door afspraken gemaakt in een convenant. Hiermee wordt tevens een goed maatschappelijk draagvlak geborgd. Een voorbeeld hiervan kan zijn een milieufederatie die niet alleen kijkt naar de veiligheidsaspecten, maar tevens naar de impact op het milieu in de omgeving van en als gevolg van de activiteiten van de partij.

- In mogelijke toekomstige convenanten dient de nazorg omtrent financiële bepalingen beter geregeld te worden. Dit zou in tussentijdse evaluaties bijvoorbeeld aan de orde kunnen komen. Een bedrijf moet de financiële verantwoording goed op orde hebben. Opgemerkt wordt dat in het geval van dit convenant de financiële administratie door Yara goed op orde was, zonder dat dit expliciet was voorgeschreven in het convenant.
- In een mogelijk toekomstig convenant hoeft niet gepleit te worden voor een jaarlijkse evaluatie. Het tussentijds contact houden om te kijken waar men staat, wordt beschouwd als voldoende. Bovendien hoeven niet te strakke afspraken gemaakt te worden over de termijn waarin gestelde afspraken gerealiseerd dienen te worden. Er zijn namelijk doorgaans veel externe factoren die bijdragen aan de planning van een ontwikkeling. Echter, het moet ook niet te vrijblijvend worden, en dit kan ook zeker niet indien sprake is van een financiële bijdrage vanuit de overheid om bepaalde doelen te bereiken.

Nut en noodzaak vervolg convenant Yara

Yara Sluiskil staat niet onwelwillend tegenover een nieuw convenant, omdat een convenant met overeengekomen afspraken zorgt voor een bepaalde zekerheid en stabiliteit. Met name het resultaatgerichte en de inspanningsplicht worden door Yara Sluiskil als positief ervaren in relatie tot het convenant. Yara Sluiskil heeft echter ook gemerkt dat harde afspraken in een convenant beperkingen kunnen stellen aan (bedrijfseconomisch) gewenste ontwikkelingen en stelt een aantal voorwaarden aan een mogelijk toekomstig convenant.

Bevoegd gezag geeft aan dat verkend dient te worden wat de noodzaak en toegevoegde waarde van een eventueel convenant in de toekomst is. Zij staat open voor een nieuw convenant op initiatief van een andere partij, mits een nieuw convenant bijdraagt aan een vermindering van de veiligheidsrisico's. Ook heeft het bevoegd gezag een aantal elementen benoemd die moeten worden meegenomen in een mogelijk toekomstig convenant.

IenW ziet convenanten voor de toekomst als een goed instrument om een samenwerking te bevorderen tussen de overheid en het bedrijfsleven, waarbij overstijgende doelstellingen met betrekking tot een maatschappelijke opgave vormgegeven kunnen worden.

6 Conclusie en Aanbevelingen

6.1 Conclusie

- De beoogde maatschappelijke opgave, te weten een forse reductie van de externe veiligheidsrisico's als gevolg van het transport van ammoniak over de Westerschelde en de verlading op de fabriekslocatie van Yara te Sluiskil, is ruimschoots behaald.
- Een convenant is een goed middel gebleken voor dergelijke situaties. Het opstellen van het convenant heeft aanzienlijk tijd gekost (2 jaar), maar gedurende de looptijd zijn er geen conflicten of onoverkoombare problemen opgetreden.
- De lange looptijd van een convenant kan ertoe leiden dat onvoorziene ontwikkelingen tot andere inzichten leidt die een beperking (b)lijken te zijn voor het nastreven van de doelstellingen van het convenant.

6.2 Aanbevelingen

Op basis van de interviews en de stukken geven we graag de volgende aanbevelingen mee:

- De inspanningen van een convenant leveren vooral baten voor de directe omgeving, die zich hier lang niet altijd van bewust is. Het verdient aanbeveling de resultaten van de eindevaluatie te delen met de directe omgeving.
- Het convenant handelt met name over het technische aspect externe veiligheid. Het verdient aanbeveling na te gaan wat de beleving van veiligheid van de directe omgeving was: hebben zij hier voelbaar voordeel/baat bij gehad, zijn er andere aspecten die niet zijn genoemd in het convenant die meer leven in de omgeving, e.d.
- In het kader van algemene ontwikkelingen die op dit moment/ in de nabije toekomst rondom ammoniak spelen, zoals het gebruik van ammoniak als energiedrager, verdient het de aanbeveling om een Fase 2 van dit ammoniak convenant te overwegen waarin onder andere aandacht voor de factoren zoals genoemd in hoofdstuk 5 van dit rapport.

Bijlage 1: Convenant Yara Sluiskil

Convenant Yara Sluiskil

Reductie transport ammoniak Westerschelde

Convenant Yara Sluiskil

Reductie transport ammoniak Westerschelde

Partijen

1. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw J.M. Cramer, handelend als bestuursorgaan, hierna te noemen 'de minister van VROM'.
2. Het college van gedeputeerde staten van de provincie Zeeland, handelend als bestuursorgaan, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer F.K. Hamelink, hierna te noemen 'gedeputeerde staten van Zeeland'.
3. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Yara Sluiskil B.V., gevestigd te Sluiskil, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer M. Van Hijfte, tevens mededirecteur van Yara Holding Netherlands B.V., de rechtsvertegenwoordiger in Nederland van Yara Fertilizer Holdings AS & subsidiaires/Yara International ASA, hierna te noemen 'Yara Sluiskil'.

In aanmerking nemende

- a) Op de productiefaciliteit van Yara Sluiskil wordt circa 1,7 miljoen ton ammoniak per jaar geproduceerd, waarvan voornamelijk stikstofhoudende meststoffen worden gemaakt. Rond 70% van de plaatselijk geproduceerde ammoniak wordt gebruikt voor de productie van meststoffen en industriële producten; het overschot (gemiddeld 550.000 ton per jaar) wordt door de Ammonia Trade and Shipping unit (ATS) van Yara opgekocht voor wederverkoop aan het productiesysteem van Yara of aan derden.
- b) In Sluiskil en langs de Westerschelde leidt het transport van het overschot van ammoniak tot risico's op gebied van externe veiligheid.
- c) In het Kabinetsstandpunt Ketenstudies (TK 27 801, nr. 26, 22 december 2004) is aangegeven dat het kabinet zich inspannt om:
 1. zorg te dragen voor de invoering van de bronmaatregelen aan de bestaande installaties, zodat de risico's in Sluiskil voor 2010 zijn teruggebracht tot onder de wettelijke norm voor het plaatsgebonden risico;

2. de initiatieven van Yara Sluiskil om productie en verwerking van ammoniak op één locatie (in Sluiskil) mogelijk te maken, zodat de aan- en afvoer van ammoniak over de Westerschelde tot een minimum beperkt wordt.
- d) De provincie Zeeland streeft in haar milieubeleid en ruimtelijk beleid naar verbetering van de veiligheidssituatie zowel in Sluiskil als langs de oevers van de Westerschelde.
- e) Het beleid van de minister van VROM en gedeputeerde staten van Zeeland heeft hen gebracht tot het voornemen om de veiligheidssituatie te verbeteren door beperking van de capaciteit voor het verladen van ammoniak voor zeeschepen in de vergunning van Yara Sluiskil. Over dit voornemen hebben gesprekken plaatsgevonden tussen de drie partijen.
- f) Yara Sluiskil heeft daarop op 15 november 2006 een brief (kenmerk: 06-Bdir91-DAM) met position paper gezonden aan het ministerie van VROM en de provincie Zeeland. Hierin geeft Yara Sluiskil aan bereid te zijn tot een afspraak voor de lange(re) termijn met de overheid te komen gericht op duurzame verbetering van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zowel in Sluiskil als langs de Westerschelde. Dit past in de ambitie van Yara Sluiskil met betrekking tot duurzaam ondernemen waarin het bedrijf ook op het gebied van energie-efficiëntie en de reductie van NOx en broeikasgassen toonaangevende prestaties neerzet.
- g) Yara Sluiskil geeft aan bereid te zijn het transport van ammoniak met zeeschepen over de Westerschelde maximaal te reduceren. Hiervoor investeert Yara Sluiskil in een nieuwe ureumfabriek op de locatie in Sluiskil om een groot deel van dit ammoniakoverschot te verwerken tot eindproducten. Hiermee is een investering van circa € 300,- miljoen gemoeid. Daarnaast is Yara Sluiskil bereid het zeetransport verder te verminderen door een deel van het transport van ammoniak te laten plaatsvinden met aanvaringsbestendige binnenvaartschepen en een deel te verwerken tot ammoniakwater. Hiermee wordt bijna tweederde minder ammoniak getransporteerd per zeeschip ten opzichte van de huidige situatie (nu: 550.000 ton per zeeschip) en wordt een structurele bijdrage geleverd aan het verminderen van de risico's in Sluiskil en langs de Westerschelde.

Yara Sluiskil heeft inmiddels een aantal maatregelen getroffen in haar bedrijf in Sluiskil om thans te voldoen aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) 10^{-6} per jaar die vanaf 2010 gaat gelden.

Yara Sluiskil voert een studie uit naar de mogelijkheden om de overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico veroorzaakt door haar activiteiten op de locatie in Sluiskil verder te reduceren.

Yara Sluiskil is verder bereid onder economisch verantwoorde condities het transport van ammoniak per zeeschip langs Vlissingen te beperken hetzij door swapping met relevante industriële partijen hetzij door verdere uitbreiding van afvoer van ammoniak met inherent veilige binnenvaartschepen.

- h) Gedeputeerde staten van Zeeland hebben het voornemen te besluiten tot gedeeltelijke intrekking van de vergunning op grond van de Wet milieubeheer (hierna: Wm-vergunning) voor het verladen van zeeschepen met ammoniak. Gedeputeerde staten van Zeeland hebben daarnaast het voornemen te besluiten tot verlening van de Wm-vergunning voor de

nieuw op te richten fabriek, de verlading met aanvaringsbestendige binnenvaartschepen en de vervaardiging van ammoniakwater binnen de daarvoor bestaande wettelijke en beleidsmatige kaders.

- i) Gedeputeerde staten van Zeeland en de minister van VROM hebben geconstateerd dat Yara Sluiskil op grond van artikel 15.20 van de Wet milieubeheer en de circulaire schadevergoedingen Wet milieubeheer recht heeft op een vergoeding van de schade en kosten bij gedeeltelijke intrekking van de Wm-vergunning op grond van artikel 8.25, lid 1, aanhef, en onder a, van de Wet milieubeheer door gedeputeerde staten van Zeeland als bevoegd gezag.
- j) Gedeputeerde staten van Zeeland en de minister van VROM zijn van mening dat het transport van ammoniak met zeeschepen door Yara Sluiskil op de Westerschelde verder dient te worden verminderd met als doel om het transport definitief te beëindigen in de periode van 2012 – 2015 om de veiligheidssituatie verder te verbeteren.
- k) Yara Sluiskil zet zich maximaal in om het zeetransport van ammoniak langs Vlissingen rond 2012 -2015 definitief te beëindigen.
- l) Indien er mogelijkheden zijn het zeetransport substantieel te verminderen dan wel definitief te beëindigen zullen gedeputeerde staten van Zeeland een aanvullend deel van de Wm-vergunning voor het verladen van zeeschepen met ammoniak intrekken. Alsdan heeft Yara Sluiskil op grond van artikel 15.20 van de Wet milieubeheer en de circulaire schadevergoedingen Wet milieubeheer recht op een vergoeding van de in dat geval nog te bepalen schade en kosten als gevolg van de gedeeltelijke intrekking van de Wm-vergunning op grond van artikel 8.25, lid 1, aanhef, en onder a, van de Wet milieubeheer door gedeputeerde staten van Zeeland.
- m) De doelstelling van het convenant is: het beëindigen van het zeetransport van ammoniak over de Westerschelde om de veiligheid in Sluiskil en langs de Westerschelde te verbeteren.

Komen overeen als volgt

Artikel 1

Yara Sluiskil:

- a) zal investeren in de uitbreiding van de productiecapaciteit door een nieuwe ureumfabriek op de locatie in Sluiskil te vestigen en hiermee 240.000 ton ammoniak (extra) op deze locatie tot meststoffen of industriële producten verwerken;
- b) zal 20.000 ton ammoniak tot ammoniakwater verwerken;
- c) zal tenminste 75.000 ton ammoniak via aanvaringsbestendige binnenvaartschepen transporteren;
- d) zal de vermindering van het transport van tenminste 335.000 ton ammoniak per zeeschip op de kortst mogelijke termijn doch uiterlijk 1 december 2011 realiseren;

- e) accepteert een reductie van de vergunde capaciteit voor het verladen van zeeschepen met ammoniak en zal zich niet verzetten tegen de gedeeltelijke intrekking door gedeputeerde staten van Zeeland van de Wm-vergunning hiervoor voor haar inrichting in Sluiskil en
- f) zal op de kortst mogelijke termijn doch uiterlijk voor 1 mei 2008 bij gedeputeerde staten van Zeeland een ontvankelijke Wm-vergunning aanvragen voor het oprichten, het in gebruik nemen en het exploiteren van een nieuwe ureumfabriek, de verlading met aanvaringsbestendige binnenvaartschepen en de vervaardiging van ammoniakwater.

Artikel 2

Indien Yara Sluiskil investeert in additionele capaciteit voor ammoniakproductie dan worden deze volumes volledig verwerkt tot eindproducten op de locatie in Sluiskil.

Artikel 3

Yara Sluiskil:

- a) zal ammoniak over water in de modernste dubbelwandige zeeschepen vervoeren en in de modernste aanvaringsbestendige binnenvaartschepen, de zogenaamde *double fortified hull* en
- b) streeft naar permanente verbetering van de veiligheid van productie, verwerking en transport van ammoniak.

Artikel 4

- a) Yara Sluiskil is bereid om zich maximaal in te spannen de swapping met relevante industriële partijen te handhaven.
- b) Indien dit niet mogelijk blijkt vanwege bedrijfseconomische condities, dan zal Yara Sluiskil de afvoer van ammoniak met inherent veilige binnenvaartschepen verder uitbreiden.

Artikel 5

Yara Sluiskil

- a) voert voor 31 augustus 2008 een studie uit naar de mogelijkheden om de overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico verder te reduceren die veroorzaakt wordt door de grootschalige opslag van warme ammoniak in Sluiskil en
- b) zal de maatregelen die minimaal gelijkwaardig zijn aan *best available techniques* (BAT) op de kortst mogelijke termijn doch uiterlijk voor 1 januari 2010 implementeren.

Artikel 6

Yara Sluiskil spant zich maximaal in om het verladen van zeeschepen met ammoniak te beëindigen in de periode van 2012 - 2015.

Artikel 7

Gedeputeerde staten van Zeeland:

- a) zullen besluiten tot gedeeltelijke intrekking van de Wm-vergunning voor het verladen van zeeschepen met ammoniak op grond van artikel 8.25, lid 1, aanhef, en onder a, van de Wet milieubeheer;
- b) zullen, binnen de daarvoor bestaande wettelijke en beleidsmatige kaders, besluiten tot verlening van de Wm- vergunning voor een nieuwe ureumfabriek, de verlading met aanvaringsbestendige binnenvaartschepen en de vervaardiging van ammoniakwater en

- c) spannen zich in de besluiten met inachtneming van de toepasselijke wettelijke bepalingen op de kortst mogelijke termijn doch uiterlijk voor 1 november 2008 te nemen.

Artikel 8

- a) Gedeputeerde staten van Zeeland zullen de capaciteit voor de belading van zeeschepen met ammoniak in de vergunning beperken tot maximaal 185.000 ton.
- b) Incidenteel is het mogelijk om deze beperking te overschrijden indien sprake is van een onvoorziene verstoring van de ammoniakverwerking op de locatie van Yara Sluiskil of het stagneren van afvoer via de andere transportmodaliteiten.

Artikel 9

Gedeputeerde staten van Zeeland zullen de minimale en maximale afzet (ton/per jaar) per transportmodaliteit zoals aangegeven in de tabel in de vergunning vastleggen om flexibiliteit in transportmodaliteit te behouden.

transportmodaliteit	minimale afzet (ton/jaar)	maximale afzet (ton/jaar)
rail / truck	30.000	110.000
binnenvaartschepen	75.000	120.000
zeeschip		185.000

Artikel 10

Gedeputeerde staten van Zeeland zullen op grond van artikel 8.25, lid 1, aanhef, en onder a, van de Wet milieubeheer een aanvullend deel van de Wm-vergunning voor het verladen van zeeschepen met ammoniak intrekken indien zij, na overleg met Yara Sluiskil, het zeetransport van ammoniak substantieel verder verminderen dan de beperking tot 185.000 ton genoemd in artikel 8 dan wel het zeetransport definitief beëindigen.

Financiële paragraaf

Artikel 11

Yara Sluiskil is financieel volledig verantwoordelijk voor de benodigde investeringen voor de extra verwerking op de locatie en eventuele andere benodigde investeringen nu en in de toekomst.

Artikel 12

- a) De door gedeputeerde staten als bevoegd gezag toegekende vermogensschade en incidentele bedrijfsschade van Yara Sluiskil is bepaald op € 13.120.000,- (zegge: dertienmiljoenhonderdtwintigduizend euro) op basis van een onafhankelijk advies van SAOZ (opdrachtnummer 24.11860, augustus 2007), zulks met toepassing van artikel 15.20 Wet milieubeheer en de circulaire schadevergoedingen.
- b) De minister van VROM heeft ingestemd met de schade als bedoeld in lid a.
- c) De minister van VROM keert, in afwijking van het bepaalde in artikel 15.20 Wm en de circulaire schadevergoedingen, de schade als bedoeld in lid a rechtstreeks uit als voorschot aan Yara Sluiskil binnen 3 maanden na de inwerkingtreding van dit convenant.

- d) De definitieve schadevergoeding wordt vastgesteld aan de hand van een opgave van de werkelijke kosten, door een externe registeraccountant geverifieerd, dit conform paragraaf 7.6 lid 2 van de Circulaire schadevergoedingen.

Artikel 13

- a) Gedeputeerde staten van Zeeland zijn bereid de nog te bepalen additionele schade te vergoeden op basis van artikel 15.20 van de Wet milieubeheer als gevolg van hun besluit genoemd in artikel 10.
- b) De minister van VROM is bereid gedeputeerde staten van Zeeland voor deze nog te bepalen schadevergoeding aan Yara Sluiskil bedoeld in lid a te compenseren op basis van de circulaire schadevergoedingen bij toepassing van artikel 15.20 van de Wet milieubeheer.

Slotbepalingen

Vertraging

Artikel 14

Bij (dreigende) vertraging in de uitvoering van een of meer elementen in dit convenant zullen partijen bij elkaar te rade gaan. Uitgangspunt daarbij is dat vertraging als gevolg van de intrekking van de Wm-vergunning danwel de verlening van de Wm- vergunning voor de uitbreiding van de verwerkingscapaciteit leidt tot een overeenkomstige verschuiving van de datum waarop de vermindering van het transport van tenminste 335.000 ton ammoniak per zeeschip gerealiseerd moet zijn.

Blijvende onmogelijkheid

Artikel 15

- a) Wanneer het, bijvoorbeeld door een rechterlijke uitspraak na bezwaar en beroep in het kader van een van de vergunningaanvragen, blijvend onmogelijk moet worden geacht om een van de elementen van dit convenant uit te voeren, zijn partijen in beginsel ontslagen van de plicht om dit convenant na te komen.
- b) Partijen gaan, wanneer sprake is van de onmogelijkheid om substantiële elementen van het convenant uit te voeren, bij elkaar te rade over de vraag hoe dit convenant kan worden beëindigd en hoe de gevolgen ervan ongedaan kunnen worden gemaakt.
- c) Wanneer de blijvende onmogelijkheid een ondergeschikt aspect van (een of meer van) die elementen betreft overleggen partijen over de mogelijkheid dit convenant aan dit nieuwe gegeven aan te passen.

Terugbetalingsregeling

Artikel 16

Yara Sluiskil zal het voorschot op de schadevergoeding die zij van de minister van VROM heeft ontvangen met rente aan de minister van VROM terugbetalen indien er sprake is van een blijvende onmogelijkheid die leidt tot het beëindigen van het convenant bedoeld in artikel 15, sub a en b. Deze rente is gelijk aan de op enig moment geldende Euribor driemaandelijksse rente. De

terugbetaling vindt plaats binnen dertig dagen nadat partijen gezamenlijk hebben vastgesteld dat het blijvend onmogelijk moet worden geacht dit convenant uit te voeren en nadat de minister van VROM schriftelijk terugbetaling heeft gevorderd. De rente wordt berekend vanaf de datum dat de minister van VROM de schadevergoeding, danwel het voorschot daarop betaalbaar heeft gesteld tot de datum waarop de minister van VROM dit bedrag heeft terugontvangen. Overigens dragen partijen ieder de eigen kosten die zij hebben gemaakt bij de voorbereiding en uitvoering van dit convenant.

Overdracht verplichtingen bij vervreemding door Yara Sluiskil

Artikel 17

De verplichtingen zoals bedoeld in artikel 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 16 en 18 dient Yara Sluiskil bij elke overdracht of overgang, verhuur, lease, bruikleen, vestiging van een zakelijk genotsrecht (geheel of gedeeltelijk) – of een daarmee vergelijkbare rechtsfiguur - met betrekking tot onderdelen van haar onderneming c.q. productieinrichting uitdrukkelijk ten behoeve van en namens de minister van VROM en gedeputeerde staten van Zeeland aan de opvolgende verkrijger(s) in eigendom, huurder(s), lessee(s), bruiklener(s), zakelijk gerechtigde(n), of opvolgers krachtens een daarmee vergelijkbare rechtsfiguur op te leggen, te bedingen en aan te nemen, zulks op straffe van een aan de nalatige partij, zonder ingebrekestelling of rechterlijke tussenkomst, door de Minister van VROM direct opeisbare boete van dertien miljoen honderdtwintigduizend euro (€ 13.120.000,-), prijspeil 1 oktober 2007, onverminderd de rechten van de minister van VROM en gedeputeerde staten van Zeeland op schadevergoeding.

Dit artikel dient in elke verdere akte van overdracht of overgang, huur, lease, bruikleen, vestiging van een zakelijk genotsrecht of van een daarmee vergelijkbare rechtsfiguur te worden opgenomen.

Dit artikel strekt ertoe te voorkomen dat het beleid van vermindering van het zeetransport van ammoniak door opvolgende verkrijger(s) in eigendom, huurder(s), lessee(s), bruiklener(s), zakelijk gerechtigde(n), of opvolgers krachtens een daarmee vergelijkbare rechtsfiguur wordt doorkruist.

Rapportageverplichting en evaluatie

Artikel 18

- a) Yara Sluiskil zal jaarlijks een schriftelijke rapportage uitbrengen over de voortgang van de uitvoering van de verplichtingen in het convenant aan de minister van VROM en gedeputeerde staten van Zeeland. De eerste rapportage wordt een jaar na de inwerkingtreding van het convenant aangeboden.
- b) Partijen evalueren de uitvoering en werking van dit convenant jaarlijks op basis van deze rapportage.
- c) Een slotevaluatie vindt plaats aan het einde van de looptijd van het convenant.

Looptijd en inwerkingtreding

Artikel 19

- a) Het convenant treedt in werking op de eerste dag nadat het door alle partijen is ondertekend.
- b) De looptijd van het convenant eindigt op 31 december 2020.

- c) Vertraging in de uitvoering van een of meer elementen in dit convenant bedoeld in artikel 14 leidt tot een overeenkomstige verschuiving van de datum waarop het convenant eindigt.
- d) Partijen komen het tijdstip waarop het convenant in dat geval eindigt ten blijke van overeenstemming telkens schriftelijk overeen.
- e) Partijen treden uiterlijk zes maanden voor de datum genoemd in lid a in overleg over de wenselijkheid dit convenant voort te zetten.

Onvoorziene omstandigheden

Artikel 20

- a) De bevoegde rechter te Den Haag kan, op verzoek van een van de partijen, de gevolgen van dit convenant wijzigen of het convenant geheel of gedeeltelijk ontbinden op grond van onvoorziene omstandigheden die van dien aard zijn dat de overige partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit convenant niet mogen verwachten.
- b) Een wijziging of ontbinding wordt niet uitgesproken voor zover de omstandigheden krachtens de aard van dit convenant of de in het verkeer geldende opvattingen voor rekening komen van degene die zich erop beroept.
- c) Alvorens zich tot de rechter te wenden, treden partijen in overleg om te komen tot een aanvaardbare oplossing van de gerezen problemen. Indien dit overleg niet binnen drie maanden tot overeenstemming leidt, treedt de procedure bedoeld in onderdeel a in werking. Tot het moment van uitspraak van de rechter zijn partijen gehouden tot uitvoering van de in het convenant gemaakte afspraken.

Openbaarheid

Artikel 21

Een samenvatting van dit convenant wordt na inwerkingtreding gepubliceerd in de Staatscourant.

Aldus overeengekomen en in drievoud ondertekend te Den Haag op 4 december 2007

De minister van VROM,

Jacqueline Cramer

Gedeputeerde staten van de provincie Zeeland,

Frans Hamelink,

Yara Sluiskil B.V.,

Marc Van Hijfte,
algemeen directeur

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.
